

**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 67 (1995)

**Heft:** 1

**Artikel:** D'un cœur vaillant... plus beau qu'avant

**Autor:** Meyer, Charles-André

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-129341>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

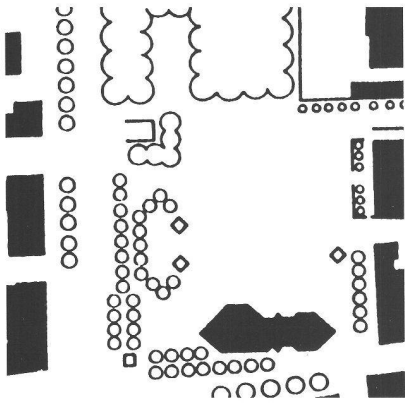
### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

UNE PLACE



Morphologie actuelle (1993)

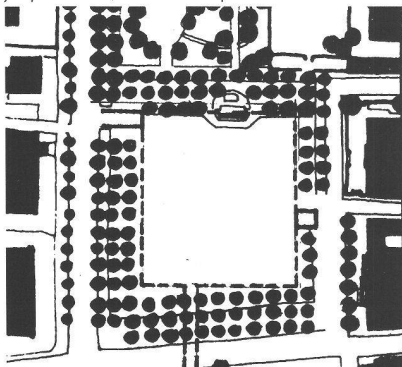
que, les spécialistes avaient trop souvent peur de ce mot, parce qu'on avait l'impression qu'une chose intégrée, ça faisait ringard, ça ne représentait en tout cas pas l'expression d'un geste architectural ou urbanistique. La deuxième bataille de la Planta, querelle de «spécialistes» cette fois-ci, commençait...

Et pendant ce temps-là, les ingénieurs, toujours pressés de réaliser, construisaient un parking souterrain : malheureusement, mal conçu dans son emprise en plan et en coupe, et surtout avec une sortie d'ascenseurs sur la place, côté sud, dont ne savait trop que faire, si ce n'était tenter de l'incorporer dans un futur bâtiment, édicule ou kiosque, car on n'osait même pas plus. Ce qui fut fait, après moult discussions et dessins, avec le résultat que l'on connaît aujourd'hui.

Pourtant, elle se disait que tout aurait pu être beaucoup, beaucoup plus simple, comme était son plan de 1970, auquel il suffisait d'enlever les voitures. Il aurait suffi d'enfoncer le garage souterrain en son milieu, en libérant ainsi une large bande de pleine terre tout autour. La sortie piétonne principale aurait pu alors se faire non pas sur la place mais, en passant sous la rue de Lausanne, dans le bâtiment qui était alors à construire au sud de celle-ci. Les autres sorties, piétonnes et routière, seraient restées là où elles étaient prévues. Et alors, dans la pleine terre, on aurait planté des arbres, comme les pères l'avaient fait: des doubles ou triples rangées de platanes, ou autres peu importe finalement, des arbustes entourant l'espace central comme un péristyle aux colonnes soutenant un entablement de verdure. «O sancta simplicitas», ironisait-elle, elle qui n'avait pas complètement perdu son latin.

Charles-André Meyer

Croquis simulatif à partie de la situation historique jusqu'en 1970, illustrant ce qui aurait dû être



D'UN CŒUR VAILLANT... PLUS BEAU QU'AVANT



Le 24 septembre 1993, la Saltina, la rivière qui traverse la petite capitale haut-valaisanne de Brigue débordait de son lit et ses flots boueux dévastaient tout le centre de la cité. Grâce à une très rapide prise de conscience du danger, on ne déplora que deux morts, mais le bilan, compte tenu de l'ampleur de la catastrophe, aurait pu être beaucoup plus lourd. Les dégâts furent énormes.<sup>2</sup> Tout l'espace entre le pont de la rivière et la place de la gare était ainsi à refaire quant à l'arborisation, aux revêtements, au mobilier urbain, à l'éclairage etc., sans parler évidemment de la nécessaire réfection des bâtiments le bordant.

La catastrophe allait ainsi par la force des choses être l'instrument d'une nouvelle structuration de cet espace à vocation commerciale. En même temps, la séquence de rues et de places le composant, du pont de la Saltina par la place St-Sébastien et l'avenue de la Gare jusqu'à la gare elle-même, se voyait également mise en discussion comme zone piétonne, thèse appuyée notamment par le fait que la route d'évitement du centre entrerait en fonction, en 1995. Un concours de projets organisé par la Municipalité de Brig-Glis devait alors définir ce concept de structuration, afin de conférer au lieu une identité spécifique.<sup>3</sup> Tout fut rondement mené. Moins d'une année sépare en effet le lancement du concours de la fin de la réalisation du premier prix.<sup>4</sup>

Les caractéristiques principales de cette réalisation résident, premièrement, dans la reprise du dessin de l'avenue de la Gare («die Allee»), telle qu'elle existait, depuis le XIXe siècle, avec sa chaussée flanquée d'arbres, deuxièmement, dans le «nettoyage» des deux espaces Perrigplatz et Sebastianplatz, c'est-à-dire dans leur mise en valeur sans élément volumétrique - tout est à niveau - ni de mobilier urbain à part une fontaine, ni de plantation, et, troisièmement, dans la création d'un podium le long du Matzenweg entre le pont de la Saltina et la première place (Sebastianplatz), une sorte de plate-forme horizontale flanquée d'un emmarchement, révélant par contraste la pente de la rue. Un soin tout particulier a été apporté aux revêtements de sols, pavages principalement et dallages aussi sur les trottoirs de l'avenue de la Gare.

Vue sur Perrigplatz (photo © Roland Schneider/Franz Gloor, Soleure)



Le concours était un concours modeste dans ses ambitions, puisqu'il y avait somme toute peu à reconstituer, mais la réflexion qu'il entendait susciter s'avérait en revanche plus fondamentale: la question rituelle du «tout-piéton» se posait en effet une fois de plus et, cette fois-ci, l'échelle semblait bonne.<sup>5</sup>

Malheureusement, la circulation automobile et ferroviaire<sup>6</sup> ne pouvant pas être enlevée sur la place de la Gare, pour l'instant en tout cas, le dispositif piéton ne peut pas réellement fonctionner. C'est aussi pour cette raison que la partie nord de l'avenue de la Gare, celle proche de la place, est encore ouverte au trafic. Le reste fonctionne en revanche bien en secteur piétonnier et jouit d'une bonne animation: plusieurs cafés-restaurants y ont terrasse sur rue et de nombreux commerces occupent le rez-de-chaussée des bâtiments. L'animation ira évidemment en grandissant avec la belle saison, la première en fait que vivra cet aménagement tout neuf du centre brigois. Quoi qu'il en soit, il semble que la ville ait trouvé là une nouvelle identité, non pas en ce sens que celle-ci serait différente de la précédente mais plutôt dans le fait que son identité se trouve renforcée, renouvelée par le rafraîchissement de tout cet espace ainsi requalifié et qui s'avère d'une grande unité, puisqu'il a été refait d'un seul coup.

Charles-André Meyer

<sup>1</sup> L'entité communale de Brig-Glis compte aujourd'hui 14'000 habitants.

<sup>2</sup> Le coût de la remise en état de l'ensemble du territoire communal, c'est-à-dire tant celui concernant les aménagements et installations publics que celui ayant trait à la réfection des bâtiments eux-mêmes, atteint le montant impressionnant de huit cents millions de francs.

<sup>3</sup> Selon le rapport du jury, mars 1994, et, aussi, selon les renseignements obtenus directement auprès de l'architecte de la Ville, Hans Ritz.

<sup>4</sup> En automne 1994, la réalisation était en effet achevée. Le concours connu par ailleurs un grand succès, puisque 94 projets furent soumis au jury. Celui-ci recommanda l'exécution du premier prix à l'unanimité.

<sup>5</sup> La distance séparant la place de la Gare du pont sur la Saltina représente environ 350 m. Par ailleurs, l'intérêt de l'espace piéton réside dans le fait qu'il représente une sorte de couloir commercial, accessible par véhicule pour les livraisons ou autres des deux côtés.

<sup>6</sup> Sur la place de la Gare se trouvent les voies et les quais des lignes de montagne du train Brig-Visp-Zermatt et du train Furka-Oberalp.